BULTENO
de la Internacia Federacio Esperantista Fervojista

Sekretariejo: Orteliusstraat 108/III, Amsterdam, Nederlando
Redaktejo: von Liebigweg 26, Amsterdam,

DECEMBRO 1955
Jaro 8a - No.2

STOKHOLMO, LA KONGRESURBO 1956

Stokholmo (Stockholm), la ĉefurbo de Svedlando, festis antaŭan jaron (1954) sian 700-jaran ekzistadon. Stokholmo havas nun proksimumu 780 mil loĝantojn, kaj nun la antaŭurboj (grandstokholmo) ĝi havas pli ol milionon. En la jaro 1252 oni la unuan fojon renkontas la nomon Stokholm en konservitaj dokumentoj. La malnova urbinsolu en la lago Malaren: *la urbo inter la pontoj* estas la origino de Stockholm.
La vizitanto de hodiaŭ povas tie trovi multon el la plej malnova Stockholm. Oni konservis ĝian mezepokan karakteron, kaj oni povas dum horoj promenadi tra ĝiaj serpentumantaj stratetoj, el kiuj la plej mallarĝa mezuras nur 90 cm. Apude, okcidente kuŝas Riddarholmen (la Kavalira insulo) malnova monaĥeja insolu, sur kiu oni jam en la mezepoko konstruis preĝejon Riddarholmskyrkan (la Kavalirinsula preĝejo) kiu fariĝis panteono de Svedlando. La preĝejo Storkyrkan (la granda preĝejo) sur la *urbo inter la pontoj* estis konstruata jam en la jardeko post 1260. Storkyrkan situas apud la Reĝa palaco, la kolosa kvarangula grandioza konstruaĵo, kiu tronas ĉe la rivero Norrstrom (Norda torento).
Nordflanke, apud la Reĝa palaco sur insuleto Helgeandsholmen, kuŝas la parlementejo kaj la Regna banko.

La nova Stokholmo, kiu liberigis sin el la mallarĝa mezepoka teritorio estis fondata en la unua duono kaj ĉirkaŭ la mezo de 17a jarcento. En tiu tempo estiĝis la urbopartoj aŭ distriktoj, kiujn oni nomas *malmar*. Suden Södermalm (suda distrikto) Norrmalm (Norda distrikto) Östermalm (Orienta distrikto) kaj Vastermalm (Okcidenta distrikto) kiun lastan distrikton oni nuntempe nomas Kungsholmen (la Reĝa insulo). La reĝo tamen ne loĝas tie sed en la reĝa palaco.
La nova Stokholmo ne povis limigi sin je tiuj malnovaj teritorioj, ĉar en novaj tempoj okazis grandaj kaj gravaj vastigoj kaj pligrandigoj ekster la malnova urbo-teritorio. Ampleksaj novaj urbo-distriktoj etenas sin ĉiudirekten kaj malproksime en la periferio kreskiĝas pli kaj pli vasta ringo de vilaĝaj urbetoj.

En Djurgarden (Besta ĝardeno) estas unu el la novtempaj konstruaĵoj, kiuj tiras al si la atenton: Nordiska Museet (Nordlanda Muzeo) karakterizа konstruo laŭ norlandaj motivoj de arĥitekto I.G.Glason.
En ĝia giganta halo estas Livrustkammaran, historia kolekto de trofeoj kaj armilaĵoj de malnova tempo. Aliaj partoj de ĝi montras artslojdon kaj popolan kulturon. La muzeo estas kunligita kaj kompligita per la granda liberaera muzeo Skansen (Remparo), kiu situas sur altaĵo de *Djurgarden* kun ĉarma perspektivo de la urbo. La siaspece unika aranĝaĵo, kie malnova kulturo en konstru-stilo kaj kutimoj de svedaj lokoj kaj naturo kunefikas.

Pli centre ĉe la golfo Riddarfjärden, ne longe for de Tegelbacken (La brikaltaĵeto) kun aspekto al la krutaj montoj de Södermalm kaj al la malnovtempaj memoraĵoj de Riddarholmen, kuŝas la nova Stadshuset (La Urbodomo) kun sia riĉe ornamita urbdoma ĝardeno.
Multnuance staras tie la urbdomo kaj spegulas siajn murojn kaj turo en la akvo de Mälaren. La konstruaĵo formas rektangulon ĉirkaŭ granda korto. La turo havas alton de 106 m. La plej granda salono en la domo nomiĝas Blå hallen (Blua halo), festensalonego kie pli ol 1500 personoj samtempe povas danci. Apud ĝi troviĝas Gyllene salen (Ora salono), kie 1000 personoj samtempe povas manĝi.
En la urbdomo ankaŭ la urba konsilantaro (100 konsilantoj) ĉiu dusemajne kunvenas.

Stockholm havas 27 diversajn muzeojn, pri kiuj ni anoncos en la kongreslibro. Per siaj vastaĵoj, multaj pontoj, markoloj kaj golfetoj kun siaj rokoj, arbovestitaj insuloj, kaj en la urbo kaj en la proksima arĥipellago, donas al la urbo Stockholm neordinaran belecon.
La urbo Stockholm estas bela Venecio en la nordo, laŭ diroj.

Karaj gekolegoj, ne preterlasu la bonan okazon viziti la 8an kongreson en Stockholm kaj samtempe, se eblas, en la ĉarma printempa monato majo turistvojaĝi en nia lando, ĉar ekzistas diversloke belaĵoj en nia longa lando. En sekvonta numero de la Bulteno ni mencios kelkajn lokojn.
La kongreskomitato salutas vin.

Nia amiko Olsson, kiu sendis ĉi-supran artikolon, sciigas samtempe ke li gvidas en la fervoja lernejĉambro en Stokholmo kurson kun 12 partoprenantoj. Kolego Osterlid en Karlstad gvidas en tiu loko kurson kun 11 partoprenantoj. Ni deziras plenan sukceson al ambaŭ amikoj.

LA LABORKONDICOJ DE LA FERVOJISTOJ EN DIVERSAJ LANDOJ

estas-laŭ decido de la koncerna komitato- la temo por la fakprelego en Stockholmo. La temo enhavu minimume jenajn detalojn:
a la ĝeneralaj postuloj por eniri la fervojan servon.
b la maksimuma labortempo en tago, semajno aŭ monato.
c ĉu deviga restado en fora stacio validas kiel deĵora tempo.

d ĉu ekzistas krompago por dumnokta aŭneregula laboro.
e minimuma nombro de liberaj tagoj kaj dimanĉoj en jaro.
f rajto je libertempo kaj ĝia daŭro.
g asekurado: rajto pri (senpaga) kuracista helpo, pensio ktp.
h la procento de la salajro pagenda por tiuj asekuroj.
i rajto je senpaga vojaĝo (nombro da biletoj en- kaj eksterlandaj)
j ĉu ekzistas malpermesoj koncerne la uzado de alkoholo, tabako ktp.
k aliaj sciindaĵoj.

ESPERANTO ANTAU LA EUROPA KONSILANTARO

Komence de la aŭtuna sesio de la Eŭropa Konsulta Asembleo niaj s-anoj Dr. Herrmann, Lampertheim/Germanujo; L. Laurat, Parizo, kaj P. Petit, Rosny-sous-Bois, ambaŭ el Francujo, estis en Strasburgo kaj sukcesis ricevi la subskribojn de 14 delegitoj el Anglujo, Francujo, Germanujo Italujo kaj Norvegujo sub propono de nova rekomendo pri la lingvoproblemo. Por ke la Eŭropa Konsilantaro povu ekzameni, ĉu Esperanto eble donos elvojon el la lingvaj malfacilaĵoj, oni proponas kiel eksperimenton la oficialan instruadon de Esperanto en po unu klaso kun lernantoj de 11 ĝis 14 jaraj en Britujo, Francujo, Germanujo, Italujo kaj Nederlando. Post unu jaro de studado la lernantoj estu ekzamentataj en Strasburgo.
La 25an de oktobro konsiderinte la aferon, la Konsulta Asambleo decidis sendi la proponon al la kompetenta Komitato por Kulturaj kaj Sciencaj Demandoj por prepara pritraktado.
La Konsulta Asambleo verŝajne jam dum la maja sesio 1956 definitive decidos pri la rekomendo.
Ni esperas, ke estos eble dum tiu sesio montri ankaŭ la faman Esperanto-Ekspozicion de Montevideo en Strasburgo.
Pri la plua evoluo de tiu tre grava afero, la esperantista publiko ricevos ĝustatempe la necesajn informojn.
Ni urĝe petas niajn gesamideanojn, ke ili ne ĝenu iun ajn oficialajn instancon aŭ personon sen komisio de la Ĝenerala Sekretario de UEA d-ro Lapenna aŭ de la gvidanto de la Eŭropa Kampanjo d-ro Herrmann en Lampertheim/Germanujo.

INFANRENKONTIGO INTERNACIA

Kiel jam anoncite en la laborkunsidoj en Zurich, GEFA en interkonsento kun la Sociala Organizo de la Germana Fervojo Federacia deziras aranĝi internacian infanrenkontiĝon. Unue ni intencas klarigi al vi la aferon.
Dum la lastaj jaroj en Germanio jam kelkfoje okazis infanrenkontiĝoj por infanoj de fervojistoj . Sed plej ofte partoprenis nur francaj, finnaj kaj germanaj infanoj, kaj nur tiaj, kiuj jam estis lernintaj en lernejo la lingvon de unu el la aliaj partoprenontaj nacioj.
Do, nur por gimnazianoj estis eble kunveni. Tamen la interkompreniĝo

estis malbonega, tiom malbonega, ke post tri semajnoj la infanoj ec ne kapablis balbuti unuj kun la aliaj. Ili eĉ ne povis komune kanti! Ĉu vi povas imagi, ke la personaj kontaktoj post tia renkontiĝo daŭros, se unu amiko ne kapablas legi la leterojn de la alia? Verŝajne ne!

Pro tio GEFA proponas: infanoj fervojistaj estu sendotaj el kiel eble plej multaj diversaj landoj al renkontiĝo internacia. Ne gravas, ĉu ili venas el familioj esperantistaj aŭ ne, ĉu ili havis fremlingvan instruon aŭ ne, ĉar la lingva fundamento de tiu renkontiĝo estu nur Esp. La infanoj estos instruataj en la internacia lingvo ĉiutage dum eble du horoj. Pro tio ĉirkaŭ kvar aŭ kvin la lingvon bone regantaj kolegoj el diversaj landoj devos subteni la gvidonton, instrui la lingvon kaj entute funkcii kvazaŭ kiel krampoj . Ili nepre devas esti iom pedogogaj. Ĉar ili ankaŭ devos ludi, kanti kaj ŝerci kun la infanoj.
Ni estas certaj, ke jam post kelkaj tagoj la ĝenerala interkomprenigo inter tiaj esperante influigitaj kaj instruitaj infanoj pli bone funkcios ol en la ĝis observitaj kunvenoj post tri semajnoj.

La germana Sociala Organizo estas preta disponigi al lia renkontiĝo unu el siaj bele situantaj hejmoj por tri semajnoj je prezo de ĉ 8 GM po tago. Tio ne estas multekosta. Per ĉi tiuj linioj GEFA petas vin respondi je jenaj punktoj, resektive realigi ilin:

a) Ĉu vi principe aprobas nian ideon, kaj ĉu vi estas pretaj kunlabori? (se ne, bonvolu klarigi vian malaprobon).

b) Bonvolu komisii en via lando peranton respondecan por la afero, kun kiu ni povos korepondi.

c) Ni petas de vi proponojn; ju pli multe da ideoj, des pli granda la sukceso.

d) Ni petas vin kiel eble plej baldaŭ publikigi en via landa organo ĉiun necesan pri tiu propono.

e) Bonvolu kolekti adresojn de interesuloj kaj sendi ilin al ni.

f) Informu nin pri la tempo plej konvena por la infanoj el via lando, por ke ni povu elekti la entute plej konvenan tempopunkton.

Laŭ la ĝisnunaj spertoj ni opinias la plej bonan, kunvenigi knabojn kaj knabinojn kune en aĝo de 12 ĝis 16 jaroj.

Ni intencas okazigi la renkontiĝon en 1956, sed se nia plano devas sukcesi, ni devas rapidigi nin. De la sukceso de la unua kunveno tia dependos la sukceso de ĉiuj sekvontaj, kaj se ni sukcesos - pri kio ni ne dubas - ni ne nur donos klaran pruvon al la dubemuloj pri la taŭgeco de Esperanto, sed ni ni precipe servos al la mondlingva movado. Ankaŭ ĉi-

rilate ni montru, ke IFEF estas regata de vigla spirito.
Subtenu la ideon per via aktiveco, kaj sendu vian respondon plej baldaŭ al J.Giessner, Hauptbahnhof 6, Braunschweig, Germanio.

NEKROLOGO

Trafita de apopleksio mortis la 11 an de Novembro 1955 nia fidela ano Ernst Schilling superinspektoro de la stacio Rendsburg.

LA EKZISTA BATALADO DE LA FERVOJOJ KONTRAU LA STRATA TRAFIKO

Belgio estas malgranda lando. La plej granda distanco inter du landlimoj estas proksimume 300 km. Densa fervojreto, proporcie eĉ la plej densa en la mondo, kovras ĝin. Karbo, ĝenerale uzita ĝis nun por hejti la lokomotivojn, estas nacia produktaĵo.

Kontraŭe, benzino kaj samspecaj brulaĵoj por motorveturiloj devas esti aĉetataj eksterlande. Ankaŭ ne ekzistas aŭtomobilfabriko en nia lando. Koncerne la vojreto, ĝi estas sufiĉe densa, sed la vojoj ĝenerale ne adaaptiĝis al la nunaj trafikpostuloj: tro mallarĝaj kaj malbonstataj. Ampleksa plibonigo ne eblas nuntempe pro la granda streĉo sur militdefenda kampo; ĉi-tiuj faktoj kompreneble influas la transportsituacion.

UNUA PARTO: LA PROBLEMO

La konkurenco, kiun la privataj transportentreprenoj, kiuj uzas ŝarĝaŭtomobilojn kaj aŭtobusojn, faras al la fervojo, estas unu el la kaŭzoj de la konsiderinda deficito, kiu pezas sur la fervojsocieto.

Tamen estas kelkaj faktoroj, kiuj favoras la fervojon.

Koncerne la personoj-transporton, la nombro da aŭtomobiloj post la militperiodo 1940/45 salte kreskis. Sed tiu kresko ne estis senlima: grava faktoro estis, ke la vojreto ne povis sekvi tiun kreskon.
La vojoj ĝenerale estas mallarĝaj kaj malbonstataj, kaj grava plibonigo nuntempe ne eblas, kiel antaŭe dirite.

Sekve la veturado, precipe por la grandaj distancoj, iĝis multe pli laciga ol per la fervojo.

Estas fakto, ke la vendado de aŭtomobiloj aktuale stagnas, kaj ke multaj komercantoj uzas la aŭtomobilon nur por malgrandaj distancoj, veturas fervoje al pli foraj lokoj. Ankaŭ la aŭtobusveturado ne estas tiom ŝatata kiom antaŭ kelkaj jaroj: fervojveturado havigas komfortojn kiujn la aŭtobuso neniam povos havigi; ankaŭ la akcidentdanĝero favoras ĝin.

Koncerne la transporton de varoj, la situacio estas malpli kontentiga. Unue la konkurenco ne okazas sur la sama bazo. La fervojo, estante societo kies plimulton de akcioj (51%) posedas la Ŝtato, ne povas

memdecide kaj libere altigi la tarifojn, por ke ili kovru la transport-kostojn. La fervojo ankaŭ leĝe ne rajtas rifuzi sendaĵojn. Sekve, ĉiuj, malaltvaloraj varoj, plej ofte havantaj grandan volumon, venas al la fervojo. Krome la fervoja personaro estas sufiĉe bone organizata en la sindikatoj: la laborkondiĉoj estas laŭleĝaj, kaj ĝi havigas al si interesajn sociajn avantaĝojn.

Tiuj faktoroj preskaŭ ne ludas rolon ĉe privataj entreprenoj. Plue multaj transportentreprenoj fondiĝis, laboris dum pli-malpli longa tempo sen profito, eĉ kun malprofito, kaj finfine fiaskis.
Sed la volumo de la transportitaj varoj estis perdita por la fervojo. Tio estas grava, ĉar la fervojo nur povas vivi, se la volumo de la transportitaj varoj sufiĉas por kovri la ĉiutagajn elspezojn, necesajn por garantii la priservadon de la tuta teritorio.

Nun la nombro de la personoj, kiujn la fervojo transportas, ne grave estas influata de la kresko de la aŭtomobil-nombro.
Efektive, ĉar ekde la militperiodo, la *homoj multe pli ol antaŭe nun* vojaĝas. Ni klarigas: ni supozu 100 personojn de la fervojo antaŭ la milito, kaj ni metu ke tiu cifero nun atingus la 150-on. Se nun 1/3 de tiuj personoj havus aŭtomobilon, tiam restus 100 personoj por la fervoja transporto!

Sed la situacio de la vartransporto ankaŭ tie-ĉi estas pli grava, ĉar la volumo de la transportitaj varoj ne tiom kreskis, kaj krome estas influata de la internacia ekonomia situacio, kiu nuntempe ne estas tro brila. Sekve la konkurenco de la privataj entreprenoj despli sentiĝas.

Tamen la fervojo kaj la stratvojo estas du modernaj transport-teknikoj, kiuj *tute ne ekskludas unu la alian*. Kiel siatempe la fervojo ne ekskludis la akvo-vojon, sed transprenis parton de la trograndiĝinta ŝarĝo.

Kelkaj opinias ke la fervojo estas malmoderniĝinta ilo, kiu estos flankenpuŝita de la aŭtomobilo kaj de la flugmaŝino.
Ĉe neŭtrala ekzamenado tamen tiu opinio tute disfalos. Efektive, ĉar ĉu nun temas pri sekureco, rapideco, ekonomio, aŭ temas pri transport-ebleco, la fervojo okupas eminentan pozicion en la transportindustrio.

Sed por povi sukcese defendi aŭ eĉ plibonigi sian pozicion nepre necesas ke la fervojo unue regajnas la tempon perditan dum la milit-stagnado, kaj se eble samtempe adaptiĝas al la modernaj transportmetodoj, ĉi tio postulas grandan forto-streĉon kaj konsiderindan investkapitalon.

Kion ni atendas de moderna fervojo? Plejeble granda rapideco, bonaj komunikiĝoj estas en la unua vico. Por tio necesas kompleta rejuniĝo de la veturanta materialo; aĉeto de novaj iloj kaj ekfunkciigo de novaj transportsistemoj. Ankaŭ la anstataŭigado de malprofitdonaj fervojlinioj per aŭtobuslinioj devas esti aplikata, sed nur se bona studado de la situacio montris la pravon de tiu decido.

Plialtigo de la rapideco ĉefe sekvos de la elektrigo de la grandaj fervojlinioj, kio estas tre interesa solvo, ĉar por produkti elektron ni ne devas importi brulaĵon, kaj nia industrio mem povas konstrui la

necesajn maŝinojn.
Por la kunordigado oni uzos Disel-elektrajn lokomotivojn, kio estas por nia lando malpli interesa solvo, sed el teknika vidpunkto ĝi estas ne evitebla.

La evolucio de la fervojo al moderna transportilo ne povas okazi en mallonga tempo. Dum tiu evolucia tempo necesus ke la Ŝtato, kiu finfine estas la plej grava interesato, intervenu en la nuna situacio per regulado kaj limigo de la konkurenco, kaj per plena helpo ĉe ĉiu iniciato de sia plej grava entrepreno: la fervojo!

DUA PARTO: LA SOLVO DE LA PROBLEMO

Kombinita servo *Trajno - Aŭtomobilo* dum la lastaj ok jaroj, iom post iom, estas ekfunkciinta en la diversaj sekcioj de la Ekspluatado ĉe la Belga Nacia Fervoja Societo.

A - La kombinita Servo en la VOJAĜANT-SERVO

1) Anstataŭantaj aŭtobuslinioj:

Tiuj linioj anstataŭas malnovajn vaporliniojn, kiuj troviĝis malproduktivaj. La transporttarifoj estas la samaj kiel sur la ordinaraj fervojaj linioj. La biletoj aĉetitaj en la stacidomoj do ankaŭ validas por tiuj linioj.
La personaro kaj materialo estas nur fervojaj.

2) Aldonaj Aŭtobuslinioj:

Kie plua transportebleco troviĝis necesa, kaj se tie ne jam ekzistas tramo, nek privata aŭtobuslinio, la Fervoja Societo ekfunkciigas aldonajn aŭtobusliniojn kun propraj materialo kaj personaro.
La ordinaraj fervojtarifoj ne validas sur tiuj linioj.

3) Privataj Aŭtobuslinioj:

Tiuj linioj estas ekspluatataj de privatuloj, kiuj kontraktis kun la Belga Nacia Fervoja Societo.
La ordinaraj fervojtarifoj ne validas.
La horaroj de la tri supraj linioj aperas en la oficiala horarlibro de la B.N.F.S. Plue la Ŝtataj rabatoj validas ankaŭ por tiuj linioj (ekz. invalidoj, familiaj, rabatoj, blinduloj ktp)

4) Luado de aŭtomobiloj sen kondukistoj:

Ĉe la alveno en 33 belgaj stacidomoj la vojaĝantoj nun povas lui aŭtomobilon sen kondukisto. La vojaĝanto devas memkonduki; se tio ne eblas li rajtas elekti kapablan personon laŭ sia deziro. La aŭtomobiloj estas je la dispono de la vojaĝantoj en tiuj stacidomoj pere de luiganto, kiu kontraktis kun la B.N.F.S.
La propagandiloj por tiu nova servo bonege montras ĝian veranutilecon.

B - La kombinita Servo en la VAR-SERVO.

La Vojcentroj:

Tiu ĉi nova ekspluatmetodo, kiu post 1947 iom post iom estis enkondukata, malpliigis la manipuladon de la sendaĵoj per la centrigo de la trafiko per ŝarĝaŭtomobiloj el bone difinita regiono, en specialigita stacidomo, nomita: *vojcentro*. Se la tiel kolektita sendaĵaro estas sufiĉe ampleksa, ĝi estas sendata, sen plua manipulado, per rekta vagono de vojcentro al vojcentro. La sendaĵo tiel alvenas al sia destino la tagon post la forsendo; fare de la sendinto, kun malpli da danĝero por difektado kaj erarsendado.

Per la koncentrigo de la estintaj grupoj de malgrandaj disportentreprenoj en grandaj eksplutadoj, la Fervoja Societo iĝis al ebleco por ekipadi la novajn disportentreprenojn per moderna materialo, kiu ebligis la plenumadon de la deziroj de la klientoj, kian specon aŭ ampleksON la de domo-al-domo, prenirota sendaĵo ankaŭ havus.

La plej grandaj vojcentroj posedas specialajn ŝarĝaŭtomobilojn por anhavujegoj (containers) kaj por la plej pezaj varoj.

Per la koncentrigo en vojcentroj oni iĝis en la ebleco por disvastigi la disportadon kaj kunpreniradon en komunumoj, kiuj ĝis tiam ne estis servataj.

En pluraj kazoj la interveno de la Poŝt- kaj Tramsocietoj por plua forsendo de la varoj ne plu estis necesa.

La modernigado kaj reorganizado de nia disportservo ĝuas bonan reputacion ĉe la klientaro, ĉar de la 8 500 000 enloĝantoj, la Nacia Societo de la Belgaj Fervojoj nun rekte servas 8 000 000, t.e. 94% kontraŭ 6 800 000 en 1946.

Kvankam postrestas ankoraŭ grandaj plibonigeblecoj, precipe en la vojaĝant-servo, la N.S.B.F. povas fieri pri sia realigado en la kombinita servo - *TRAJNO - AŬTOMOBILO*

LA PLEJ LONGAJ SENKURBAJ FERVOJLINIOJ

Parto de fervojlinio inter Port Pirie en Suda Aŭstralio kaj Kalgoorlie en okcidenta Aŭstralio apartenas al la plej longaj linioj, kiuj estas konstruitaj kiel rektoj, do sen kurboj.

Tiu parto de la linio, kiu estas rekta, mezuras 528 km. La linio kompreneble ne estas tute ebena, ĝia longprofilo montras certajn altdiferencojn. Efektiva rekta fervojo, do ankaŭ horizontala, estas 330 km longa parto de la argentina fervojlinio inter Junin kaj Mackena en la provinco Cordoba.

En USA en la ŝtato Ohio troviĝas rekta linio da 113 km inter Toledo kaj Butler. En Eŭropa la plej longa rekta fervojlinio estas inter Moskva kaj Leningrad. Ĝi estas 650 km longa kaj preskaŭ ebena; sole 30 km leviĝas je 1 : 1660 (= 0,6%).

Laŭ Železniční revuo, jarkol. XXIII/2, trad. -eto).

LA LONGFORMA KAMENTUBO

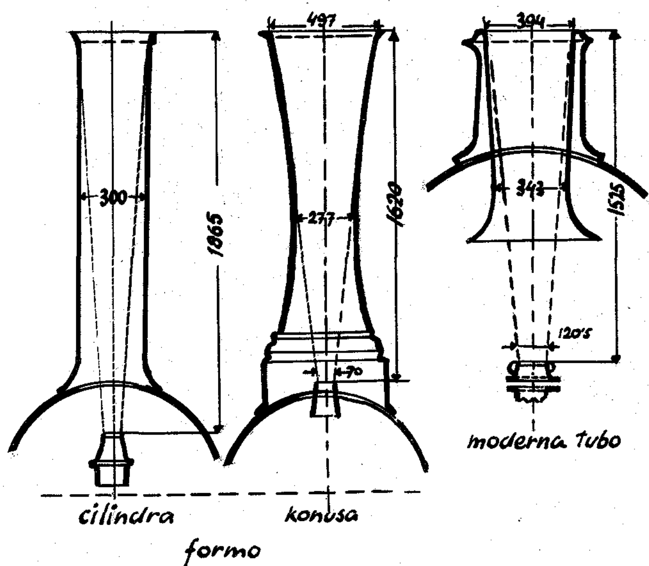
NOVAJO CE VAPORLOKOMOTIVOJ

Dum la konkurenco en Rainhill (Anglio) antaŭ 126 jaroj superis la *Rocket* siajn konkurencantojn ĉefe per la grandioza vapor-produktado pere de la blovtubo, jam en 1802 de Trevithik eltrovita.
Ek de tiam tiu blovtubo fariĝis grava elemento en ĉiuj vaporlokomotivoj, escepte la lokomotivoj kun kondensatoro.
Kvankam oni ofte diskutis la malavantaĝon de tiu ĉi tubo (kontraŭpremo), ĝi malcedis ĝis nun pro la simpla, aŭtomata adaptado al la vapor-bezono. En sia originala formo la instalaĵo konsistas el cilindra kamentubo, kies longo estas proksimume la ses- ĝis sepoblo de sia diametro, kaj el cirkla blovtuba buŝo de proksimume kvarono de la kamen-diametro (vidu ilustraĵon 1, maldekstre). Tiu formo ekzistas ankoraŭ nuntempe por lokomotivo kun unu kvadrat-metro da fajrokrado).
Sed moderna granda lokomotivo bezonus tiamaniere kvarmetran kamentubon.

Prussmann (Germanio) eltrovis en 1863 la konusan kamentubon (vidu ilustraĵon 1 meze). Poste en 1892-94 la germano Troske provis pruvi per multnombraj esploradoj, ke Prussmann ne pravis. Kompreneble bone konstruita cilindra tubo estas pli favora ol malbona konusa, sed ni scias hodiaŭ, ke la plej bona konusa tubo nepre estas pli favora ol la plej bona cilindra.

Kaŭze de mankanta loko oni estas devigata por grandaj lokomotivoj konstrui tro mallongajn tubojn. Sekve malkreskas ankaŭ la pump-efikeco.

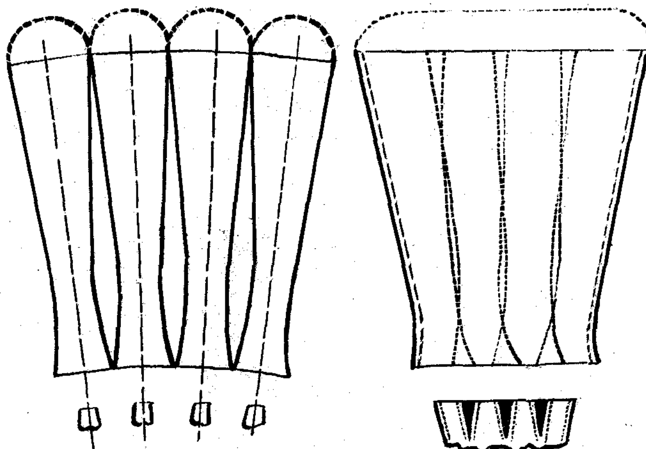
La dekstra figuro sur ilustraĵo 1 montras modernan anglan formon. Raporto pri eksperimentoj kun la angla unueca lokomotivo, kategorio 4



de la L.M.S.-Railway (Test Bulletin n-ro 3) konstatas, ke la blovtubo pro sia mallongeco malebligas la tutan ekspluatadon de la kaldrono. Oni diras: la blovtubo-limo estas atingita. Tion konstatas ankaŭ la *Batelle Memorial Institute en U.S.A*.

En Austrio nun okazis granda paŝo antaŭen per la longforma ejektoro. Tio ebligas kvarobligadon de la blovtubo efikeco. Estas vere, ke jam antaŭ jardekoj ekzistis longformaj kamentuboj, sed ĉiuj denove malaperis, ĉar oni nur provis, kaj ne profunde kaj teorie esploradis. En Francio oni estis serĉinta la vojon per du tuboj unu post la alia kaj kelkaj inter-blovtuboj (Kylchap), sed malsukcesis pro la kompllkeco

D-ro Giesl-Gieslingen, docento en la teknika universitato en Vieno ek de pli ol dudek jaroj profunde esploris la problemojn, kaj trovis tian rezulton: Unue imagu kelkajn, eble 4 ĝis 7 blovtuboj unu post la alia, kaj supre la koncernajn kamentubojn (vidu ilustraĵon 2 maldekstre). Tiamaniere kreskas la pump-efiko, kaj la malutila kontraŭ-premo malgrandiĝas. Ĉar la intermuroj de la tuboj ne estas necesaj, fariĝas kiel finfina formo la longforma kamentubo (vidu ilustraĵon 2, dekstre) La 4 ĝis 7 blovtuboj estas kunigitaj al komuna ujo, kaj ĝiaj vapor-radioj plenigas la longforman tubon. La resta kontraŭ-premo estas 0,06 ĝis 0.08 atmosferoj superpremo (kvarono de la antaŭa).



En 1951 la uzino *Scholler-Bleckmann* konstruis tiun instalaĵon kaj la Austriaj Federaciaj Fervojoj (D-ro Altmann) permesis la provadon. La sukceso je ŝparitaj karboj ĝis nun estas 5 ĝis 8%. La instalaĵo estas tiel malmultekosta, ke ĝi post kvar ĝis ik monatoj estas amortizita. Tial la Austriaj Federaciaj Fervojoj, kiuj pro la elektrigado de siaj linioj preskaŭ ne volas elspezi monon por vaporlokomotivoj, tamen decidis aĉeti tiujn ejektorojn por la plimulto de siaj vaporlokomotivoj.

Estas la merito de d-ro Giesl-Gieslingen, per profundaj teoriaj longjaraj esploradoj esti trovinta rimarkindan plialtigadon de la efi-

keco de la vaporlokomotivo.

Jam la eksterlando interesiĝas. En Germanio (Hamm, Westfalen) veturas tia lokomotivo. Polio ankaŭ mendis prov-instalaĵon kaj eĉ ekstereŭropaj fervojoj petis ofertojn.

Dipl. Inĝ. Tschom.

VOJAĜOFICEJO EN NEDERLANDO

Korespondaĵojn por la vojaĝoficejo en nederlando oni direktu al kolego W. van Leeuwen, Singeldwarsstraat 30, Utrecht.

ADRESŜANĜO

Nia kasisto translokiĝis. Lia nova adreso estas: W.Biesheuvel, Ceramplein 58 Amsterdam.

La sekretario de la LKK por la Jubilea Kongreso de la Germana Esperanto Asocio atentigas nin ke ĉi tiu kongreso okazos en Hamburgo de la 19 a ĝis la 21 a de Majo. Ĉar li estas certa ke multaj el niaj anoj, revenantaj de Stockholmo, trapasos Hamburgon, li jam nun invitas ilin partopreni ankaŭ en tiu kongreso. Oni baldaŭ publikigos provizoran programon kaj forsendas aliĝilojn. La adreso de la sekretario estas:
Felix Epstein (24 a) Hamburg 20 Haynstrasse 5.

LA FERVOJARO DE KANADO

El la radia program de Kanado mi ĉerpis la jenon pri la fervojaro kaj ĝia modernigo en tiu lando, kaj esperas, ke tio havas ankaŭ intereson por la Esperanto-fervojistoj.

Certe ne ekzistas alia lando, en kiu la fervojo ludas tiom gravan rolon, kiom en Kanado. La aliĝo de la Britaj kolonioj de Nordameriko al la Domeno de Kanado en 1867 kaŭzis, ke oni konstruis fervojlinion inter la orientaj provincoj Quebec kaj Ontario.
Dum la kolonizado de la okcidenta Kanado ludis la fervojo la ĉefrolon. Brita Kolumbio konstruis unu trans-kontinentan fervojlinion kiel sian tributon al la Kanada Federacio.
La unua trajno transkontinenta de la *Kanadian Pacific Railway* (CPR) atingis la pacific-oceanan bordon en 1886. Hodiaŭ veturas modernaj staltrajnoj tirataj de diesellokomotivoj (5.200 ĉ/p) trans la kontinenton sur ambaŭ linioj: la privata CPR kaj la ŝtata *Kanadian National Railway* (CNR)

Kanado havas pro sia giganta vasteco unu el la plej grandaj fervojretoj de la mondo: Ĉ 70,000 km. la kontakto inter la diversaj regionoj de la lando estas tre limigita de la gigantaj arbar- kaj montregionoj. Brita Kolumbio de la stepojtra rokaj montregionoj, la stepoj de la industriregionoj Ontario kaj Quebec, tra senfinaj ne-enireblaj arbaroj, kaj norden ĉirkaŭ la grandlagojn kaj Quebec de la Atlantbordo tra alia montregiono.

Ne okazis pli frue, ol kiam la fervojkonstruantoj rompis vojon tra tiuj baregoj, ke la ekonomia evoluo vere povis komenciĝi.
Oni povas diri, ke la moderna Kanado naskiĝis la 7-an de novembro 1885 kiam la lasta najlo estis batata en la trans-kontinentan fervojon, trans la ebenon al la pacifik-oceano.
De post tiu tempo la fervojreto tre paride kreskis.

La du fervojkompanioj: CPR kaj CNR posedas ankaŭ ampleksajn entreprenojn: ŝiparon, hotelojn, aŭtobus- kaj telegrafliniojn.
Kvankam la flug-entrepreno havas memstaran pozicion, ĝi tamen estas kombinita al la du grandaj: CPR kaj CNR, sane koncerne la privatajn fervojkompaniojn.

CPR estiĝis pro historia neceso: Brita Kolumbio aliĝis al la Kanada Federacio en 1871 laŭ la kondiĉo, ke oni havu fervojan komunikon kun la orientaj provincoj. Kiam oni proponis tiun projekton, ĝi estis de la tiamaj *sobruloj* konsiderata kiel teknika kaj ekonomia neebleco; sed la neebleco estis farata en malpli ol 5 jaroj, kaj la kompanio pagis de post tiam dividendon.

CNR estas ŝtata entrepreno kaj establiĝis en la 1920-oj por administradi plurajn privatajn fervojentreprenojn, kiuj bankrotis; ĝia fervojreto nun ampleksas ciujn 10 provincojn de Kanado kaj eĉ kelkajn en Usono.

La Kanadaj fervojkompanioj havas jarbuĝeton de pli ol unu miliardo de dolaroj kaj okupas pli ol 200.000 da personoj, transportas 30 milionojn da pasaĝeroj krom la frettransporton.

Nuntempe la fervojo estas en periodo, en kiu oni ŝanĝas de vaporo- al diesellokomotivoj. Samtempe la flugkompanio faras la unuan paŝon por uzi ĵetmotorojn.
Ĵus oni metis du el la plej modernaj trajnoj sur la raŭton Montreal - Vancour. La distanco estas 4.800 km, kiun distancon la novaj trajnoj veturas dum 70 horoj, do 15 horoj malpli ol la ordinaraj trajnoj.
Oni konstruas nuntempe novajn fluliniajn trajnojn, vagonojn el nerustebla ŝtalo kun vitra tegmento, ankaŭ la tielnomatajn *Vista Kuppel* vagonojn, kies flankoj kaj tegmento estas el nerompebla vitro, kio donas al la pasaĝeroj tute liberan rigardon al la grandiozaj pejzaĝoj, trapasataj trans Kanadon.

Alia tipo de vagonoj, kiujn oni volas konstrui, estas salonvagonoj ekipitaj kvazaŭ privataj restad-ĉambroj kun apogseĝoj, librobretaro, planktapiŝoj. Oro, nigro kaj verdo ornamas la eksteron, interne estas bruna, blua kaj verda koloroj. La seĝoj havas kvar kolorojn.
La vagonoj estas konstruitaj el ŝtalo, aluminio kaj plastik-tegitaj. La ventolado estas regulebla per butono je ĉiu seĝo - estonta komforto kiun ni nur imagas!

Jico.

KONGRESPROPONOJ

Kongresproponojn, klare formulitajn, oni sendu antaŭ la dekkvinan de Januaro al nia sekretario. Orteliusstraat 108''' Amsterdam.

LA PLEJ LONGA SUBMARA FERVOJTUNELO

La japanaj insuloj Honŝiu estis kunligitaj en la jaro 1941 per la plej longa submara tunelo en la mondo. La tunelo kunligas la havenurbojn Ŝimonoseki kaj Mojo, kaj ĝi estas 8 km longa.
La tunelborado estis komencata en 1936 samtempe de ambaŭ flankoj.
En marto 1941 la laborgalarioj kuntuŝiĝis.

(Laŭ Železniční revuo, jarkol. XXIII/2, trad. -eto)

LA NOVA FERVOJLINIO TURNA - ROZNAVA EN CEHOSLOVAKIO

La loĝantoj de la distrikto Rožňava en la regiono Košice festis la lekjaran jubileon de reliberiĝo, kiu efektiviĝis la 23an de januaro, certe tre solene. Tiun dimanĉon traveturis la unua trajno sur la fervojlinio Turna nad Bodvou en la distrikto Mol'dava nad Bodvou al Rožňava. La linio estas 32 km longa. La popolo de la karakteriza landparto Gemer, kiu en la estinto estis preskaŭ sen ligiloj al la orienta Slovakio, tiamaniere ĝisatendis plenumon de sia delonga sopirego.
La nova fervojlinio Rožňava - Turna n.b. kunligis en la suda Slovakio ĝian okcidentan parton kun la orienta; ĝi mallongigis la vojon de Košice al Bratislava kaj helpos malpliŝarĝi aliajn liniojn. Do nun ne plu estas necese ekspedigi vagonojn el la minejcentro de Rožňava al Košice tra longa vojo trans Zvolen - Vrutky, aŭ Zvolen - Brezno, kiel okazis ĝisnun, sed senpere tien.
Ĉe ĉi tiu fervojlinio la konstruantoj devis venki multajn grandajn malfacilaĵojn. Helpe de terlaboraj maŝinoj el ĉeĥaj landoj kaj el Sovetio ili tramordis fortan mon tarmavison, nomatan Soroĵa, per Jablonov tunelo, kiu nun enviciĝis al la plej longaj en nia respubliko.
La tuta konstruo de tiu ci *Linio de Paco* - kiel baptis ĝin mem la laboruloj - estis pretigata dum tri kaj duono da jaroj.

(Artikolo en Rudé právo n-ro 23/1955, trad. - eto)

EL LA GAZETARO

El la IFEF-sekretariejo: Pli kaj pli grandiĝas la nombro da presaĵoj, al ni ĉiumonate sendataj kaj ankaŭ la nombro da petoj pri interŝanĝado de diversaj periodikoj kun nia organo * BULTENO *.

Tio estas tre ĝojiga konstato kaj pruvas al ni kiom jam disvastiĝis en la mondo la ekzistado de nia fakmovado fervojista. Jam ne plu eblas mencii la multajn anoncetojn en la Esp-Gazetaro pri sukcesoj kaj aktiveco de la fervojistaj esperantistoj sur nia vastega laborkampo.

Speciale ni ĝoju, ke kelkaj Fervojaj Direkcioj grave kontribuas al la sukcesoj per eldonado de esperantlingvaj prospektoj kaj aldono de Esperanta teksto en horaroj. Sendu do regule al la IFEF-sekretariejo la presaĵojn, en kiuj aperis artikoletoj en ESPERANTO, pri fervojaj aferoj. Anticipe nian tutkoran dankon!

Argentino: En * Argentina Esperantisto* ni legas anoncon pri nia 7a IFEF-kongreso okazinto en Zürich. Tiu numero de Julio-Aŭgusto 1955 estis la unua, kiun ni ricevis kun peto pri interŝanĝado kun Bulteno nia.

La IFEF-estraro ne hezitis akcepti la peton kaj arde esperas per tio interkontaktiĝi kun niaj argentinaj kolegoj, kiuj estos altbonvenaj en nia Internacia familio fervojista

Belgio: En *Belga Esperantisto* No.7 de Julio-Aŭg. 1955 la jena artikolo sub la titolo: *Kiel rapidigi la enkondukon de Esperanto jam nun trafis nian atenton. La artikolo pritraktas la propagandon kaj mi citu la parton, kiu koncernas nian fakmovadon:

La Stacidomo: Speciale en kaj ĉe la stacidomoj en grandaj urboj funkciu diversaj oficejoj, ĉu ne estus dezirinde ke en kunlaboro kun niaj samideanoj fervojistoj ni petu la Direkcion Fervojan ke ĝi permesu al esperantoparolantaj oficistoj meti dum la deĵoro ŝildeton kun la surskribo *Oni parolas Esperanton* ĉe la giĉeto kaj ke tiuj oficistoj portu nian insignon? Samtempe ni povos fari klopodojn en tiu direkto ĉe la oficejoj de virina protektado, junularsocietoj, la firmaoj kaj magazenoj kaj gazetkioskoj, kiuj havas sian komercon en la stacidomo aŭ tuj apude*.

Kelkaj el tiuj ĉi deziroj jam realiĝis ĉar la fervojistoj rajtas jam porti nian insignon sur la uniformoj. En Aŭstrio sur la fasadoj de la stacidomoj oni povas vidi la tabulojn kun la adreso de la loka fervojista esperantisto ktp. Sed ni tre volonte akceptas la sugestojn de la nefervojistaj esperantistoj por atingi plurajn sukcesojn sur nia tereno.

Super ĉio ili ankaŭ mem agu en tiu direkto kaj certe ricevos la necesan helpon flanke de la fervojistaj esperantistoj.

Nederlando: En *Laborista Esperantisto* de Okt. 1955 ni legas, ke unu el niaj kolegoj en Amsterdamo donacis cent guldenojn por la propagando, el kiu sumo 70 guldenoj estu destinata por la propagando de la Fervojista Grupo en Amsterdamo kaj 30 guldenoj por la Amortiza kaso de la Federacio de Laboristaj Esperantistoj. Tiu ĉi anonima kolego certe meritas nian dankon, ne nur pro la donaco sed pro la ekzemplo de idealismo por nia sankta afero.

Paco, Oficiala organo de Mondpaca Esperantista Movado oni sendis al ni. La organo estas presata laŭvice en diversaj landoj kaj pro tio ni ricevis la ĉeĥoslovakan kaj Finlandan eldonojn. Abonojn oni direktu al samideano W.Gilbert, 44, rue Kléber, FLEURY-les-AUBRAIS (Loiret) Francujo.